

# 運航基準

平成18年11月1日

新日本海フェリー株式会社

目次

第1章 目的

第2章 運航の可否判断

第3章 船舶の航行

## 第1章 目的

(目的)

第 1 条 この基準は、安全管理規程に基づき、舞鶴～敦賀～新潟～秋田～小樽～苫小牧航路の船舶の運航に関する基準を明確にし、もって航海の安全を確保することを目的とする。

## 第2章 運航の可否判断

(発航の可否判断)

第 2 条 船長は、発航前に運航の可否判断を行ない、発航地港内の気象・海象が次に掲げる条件の一に達していると認めるときは、発航を中止しなければならない。ただし、第5条に定める狭視界出入港部署配置とし、かつ、港内における基準速力を減じて航行する場合は、視程500mまで発航できるものとする。なお、風向、船舶の特性等によってはこれらの基準によらないこともある。(以下、第2・3・4条の各項及び第14条についても同様とする。)

港名 \ 気象・海象	風速	波高	視程
舞鶴港 (埠頭付近)	20m/s 以上	1.5m 以上	1,000m 以下
敦賀港 (埠頭付近)	20m/s 以上	1.5m 以上	1,000m 以下
新潟港 (港口付近)	20m/s 以上	3.5m 以上	1,000m 以下
秋田港 (港口付近)	20m/s 以上	3.5m 以上	1,000m 以下
小樽港 (埠頭付近)	20m/s 以上	1.5m 以上	1,000m 以下
苫小牧港 (埠頭付近)	20m/s 以上	1.5m 以上	1,000m 以下

- 2 前項表中、風向が岸壁に向かって正横方面から前後45度の範囲内の場合は18m/s以上とする。各港の風向の範囲は別途定める。
- 3 船長は発航前において航行中に遭遇する気象・海象(視程を除く。)に関する情報を確認し、次に掲げる条件に達するおそれがあるときは、発航を中止しなければならない。

風速 25 m/s 以上	波高 8 m 以上
--------------	-----------

- 4 船長は、前各項の規定に基づき中止を決定した時は旅客の下船、保船措置その他の適切な措置をとらなければならない。

(基準航行の可否判断等)

第 3 条 船長は、基準航行を継続した場合、船体の動揺等により旅客の船内における歩行が著しく困難となるおそれがあり、又は搭載貨物、搭載車両の移動、転倒等の事故が発生するおそれがあるとき、基準航行を中止し、減速、適宜の変針、基準経路の変更その他適

切な措置をとらなければならない。

- 2 前項に掲げる事態が発生するおそれのある、おおよその海上模様は次に掲げるとおりである。

風 速	波 浪
25 m/s 以上 (船首船尾方向の風を除く)	波 高 4 m 以上

- 3 船長は、航行中、周囲の気象・海象（視程を除く。）に関する情報を確認し、次に掲げる条件の一に達するおそれがあると認めるときは、目的港への航行の継続を中止し、反転、避泊または臨時寄港の措置をとらなければならない。ただし、基準経路の変更により目的港への安全な航行の継続が可能とされる時はこの限りでない。

風 速 25 m/s 以上	波 高 8 m 以上
---------------	------------

- 4 船長は、航行中、周囲の視程に関する情報を確認し、次に掲げる条件に達したと認めるときは、基準航行を中止し、当直体制の強化及びレーダーの有効利用を図るとともにその時の状況に適した安全な速力とし、状況に応じて停止、航路外錨泊又は基準経路変更の措置をとらなければならない。

視 程 1,000m 以下
---------------

(入港の可否判断)

- 第 4 条 船長は、入港予定港内の気象・海象に関する情報を確認し、次に掲げる条件の一に達していると認めるときは、入港を中止し、適宜の海域での錨泊、抜港、臨時寄港その他の適切な措置をとらなければならない。ただし、第 5 条に定める狭視界出入港部署配置とし、かつ、港内における基準速力を減じて航行する場合は、視程 500 m まで入港できるものとする。

港 名	気象・海象		
	風 速	波 高	視 程
舞鶴港 (埠頭付近)	18m/s 以上	1.5m 以上	1,000m 以下
敦賀港 (埠頭付近)	18m/s 以上	1.5m 以上	1,000m 以下
新潟港 (港口付近)	18m/s 以上	3.5m 以上	1,000m 以下
秋田港 (港口付近)	18m/s 以上	3.5m 以上	1,000m 以下
小樽港 (埠頭付近)	18m/s 以上	1.5m 以上	1,000m 以下
苫小牧港(埠頭付近)	18m/s 以上	1.5m 以上	1,000m 以下

(着岸の中止)

- 第 4 条の 2 船長は、着岸予定の岸壁付近、あるいは接岸中の岸壁付近の気象・海象が次の基準の一に達するおそれがあるときは、着岸の中

止あるいは接岸中の場合は離岸し、第12条第1項及び第2項による海域での錨泊、その他適切な措置をとらなければならない。

- (1) 岸壁付近の平均風速が2.5m/sを超える場合
- (2) 着岸岸壁の波高が1.5mを超える場合

(運航の可否判断等の記録)

第4条の3 運航管理者及び船長は、運航の可否判断、運航中止の措置及び協議の内容を点検簿、航海日誌等に記録するものとする。運航中止基準に達した又は達するおそれがあった場合における運航継続の措置については、判断理由を記載すること。

### 第3章 船舶の航行

(航海当直配置等)

第5条 船長は、通常航海当直の他、次の配置を決めておくものとする。変更する場合も同様である。ただし、(6)は、その都度決める。

- (1) 出入港配置
- (2) 狭視界出入港配置
- (3) 通常航海当直配置
- (4) 狭視界航海当直配置
- (5) 荒天航海当直配置
- (6) 錨泊時当直配置

(運航基準図等)

第6条 運航基準図に記載すべき事項は次のとおりとする。

なお、運航管理者は、当該事項のうち必要と認める事項について運航基準図の分図、別表等を作成して、運航の参考に資するものとする。

- (1) 起点、終点及び寄港地の位置並びにこれら相互間の距離
- (2) 航行経路（針路、変針点、基準経路の名称等）
- (3) 標準運航時刻（起点、終点及び寄港地の発着時刻並びに主要地点通過時刻）
- (4) 船長が副運航管理者と連絡をとるべき地点
- (5) その他航行の安全を確保するために必要な事項

2 船長は、基準経路、その他必要と認める事項を常用地図に記入して航海の参考に資するものとする。

## (基準経路)

第 7 条 基準経路は、運航基準図に記載のとおりとする。

- 2 船長は、気象・海象の状況により、基準経路以外の経路を航行しようとするときは、事前に運航管理者と協議しなければならない。ただし、緊急の場合等であって事前に協議できないときは、速やかに変更後の経路を運航管理者に連絡するものとする。
- 3 運航管理者は、前項の協議又は連絡を受けたときは、当該航路の安全性について十分検討し、必要な助言又は援助を与えるものとする。

## (速力基準)

第 8 条 速力基準は、次表のとおりとする。

速力基準表は公表しません。

- 2 船長は、速力基準表を船橋内及び機関室の操作する位置から見易い場所に掲示しなければならない。
- 3 船長は、旋回性能、惰力等を記載した操縦性能表を船橋に備え付けておかなければならない。

## (特定航法)

第 9 条 船長は、舞鶴港、敦賀港、新潟港、秋田港、小樽港及び苫小牧港の入出港に際しては当該港店所と十分な連絡を保って港内状況を把握のうえ、次の航法により入出港するものとし、港内航行速力については他の船舶への影響を配慮し十分注意を払うものとする。

特に、舞鶴港においては、三本松鼻付近海域は航路が大きく屈曲しており見通しが悪いため他船を早期に視認することが難しく、また、大角度変針を伴うので、関係者間の事前の出入港情報交換を図るとともに小型船舶等の動静にも十分注意を払い航行するものとする。

## (1) 舞鶴港入港

- |   |         |
|---|---------|
| ①博奕岬 約4マイル沖                               | 機関用意    |
| ②同 上 約2マイル沖                               | 港内全速    |
| ③アモ瀬赤浮標付近                                 | 港内半速後微速 |
| ④念佛鼻沖                                     | 点検      |
| ⑤同上通過後、惰力にて前進後、スラスター(AZIPOD)・舵・機関適宜使用して回頭 |         |
| ⑥回頭後、スラスター(AZIPOD)・機関適宜使用して接岸             |         |

## (2) 舞鶴港出港

- ①スラスター(AZIPOD)・機関適宜使用して離岸、最微速
  - ②アモ瀬赤浮標通過後 港内半速
  - ③金ヶ崎赤浮標付近通過後 港内全速
  - ④博奕岬通過後 機関用意開放(全速)
- (3) 敦賀港入港
- ①立石岬 約4マイル沖 機関用意
  - ②水島赤浮標付近 港内全速後適宜減速
  - ③防波堤通過 点検
  - ④同上通過後、惰力にて前進後、スラスター(AZIPOD)・舵・機関適宜使用して回頭
  - ⑤回頭後、スラスター(AZIPOD)・機関適宜使用して接岸
- (4) 敦賀港出港
- ①スラスター(AZIPOD)・機関適宜使用して離岸、最微速
  - ②小崎付近 港内半速
  - ③水島赤浮標付近 港内全速
  - ④立石岬付近 機関用意開放(全速)
- (5) 新潟港(西港区)入港
- ①第2西防波堤突端 約3マイル沖 機関用意
  - ②西突堤灯台まで 港内半速
  - ③東側臨港付近 港内微速
  - ④西側廃油処理施設付近 点検
  - ⑤同上通過後、惰力にて前進後、スラスター(AZIPOD)・舵・機関適宜使用して回頭
  - ⑥回頭後、スラスター(AZIPOD)・機関適宜使用して接岸
- (6) 新潟港(西港区)出港
- ①スラスター(AZIPOD)・機関適宜使用して離岸、最微速
  - ②西側信号所付近 港内半速
  - ③西突堤灯台通過後 港内全速
  - ④第2西防波堤突端 約2マイル沖 機関用意開放(全速)
- (7) 秋田港入港
- ①秋田港第2南防波堤突端 約3マイル沖 機関用意
  - ②南防波堤赤灯台まで 港内全速
  - ③北防波堤通過後 港内半速
  - ④外港岸壁通過 港内微速
  - ⑤中島岸壁前面海域 点検
  - ⑥同上通過後、惰力にて前進後、スラスター(AZIPOD)・舵・機関適宜使用して回頭
  - ⑦回頭後、スラスター(AZIPOD)・機関適宜使用して接岸

## (8) 秋田港出港

- ①スラスター(AZIPOD)・機関適宜使用して離岸、最微速
- ②外港岸壁通過 港内半速
- ③北防波堤通過後 港内全速
- ④秋田港第2南防波堤突端約2マイル沖 機関用意開放(全速)

## (9) 小樽港入港

- ①高島並航直前 機関用意
- ②小樽港防波堤 約3マイル沖 港内全速
- ③同 上 約2マイル沖 港内半速
- ④防波堤通過 港内微速
- ⑤中央埠頭前面海域 点検
- ⑥同上通過後、惰力にて前進後、スラスター(AZIPOD)・舵・機関適宜使用して回頭
- ⑦回頭後、スラスター(AZIPOD)・機関適宜使用して接岸

## (10) 小樽港出港

- ①スラスター(AZIPOD)・機関適宜使用して離岸、最微速
- ②防波堤まで 港内微速
- ③防波堤通過後 港内全速
- ④同 上 約2マイル沖 港内全速
- ⑤高島通過後 機関用意開放(全速)

## (11) 苫小牧港入港

- ①東防波堤 約3～5マイル沖 機関用意
- ②東防波堤赤灯台まで 港内全速
- ③東防波堤通過 港内半速
- ④No.10ブイ付近 港内微速
- ⑤周文埠頭手前 点検
- ⑥周文埠頭前面から惰力・スラスター(AZIPOD)・機関適宜使用して接岸

## (12) 苫小牧港出港

- ①スラスター(AZIPOD)・機関適宜使用して離岸、最微速後進
- ②周文埠頭前面海域でスラスター(AZIPOD)・機関適宜使用して回頭
- ③No.9ブイ通過 港内半速
- ④東防波堤通過後 港内全速
- ⑤同 上 約2マイル沖 機関用意開放(全速)

※(AZIPOD)は装備船のみに適用

(通常連絡等)

第10条 船長は、基準経路上の（1）を通過したときは、次港の副運航管理者あて次の（2）の事項を連絡しなければならない。

- （1）運航基準図に定める各地点
- （2）連絡事項
  - ①通過地点名
  - ②通過時刻
  - ③天候、風向、風速、風浪、視程の状況
  - ④その他入港予定時刻等運航管理上必要と認める事項

2 副運航管理者は、航行に関する安全情報等船長に連絡すべき事項が生じたときは、その都度速やかに連絡するものとする。

（連絡方法）

第11条 船長と副運航管理者の連絡は、次の方法による。

	区 分	連 絡 先	連 絡 方 法
(1)	通常の場合	当該船舶が航行又は停泊地点を管轄する店所	船舶電話、ファックス、Eメール、社内メール
(2)	緊急の場合	運航管理者又は最寄の店所の副運航管理者	船舶電話、ファックス、Eメール、社内メール

（避泊地の選定等）

第12条 運航管理者は、船長と協力して選定した次の避泊地について海図をはじめ、係留施設、港湾工事の状況、漁具の設置状況、気象・海象のデータ等の資料を収集し、船舶その他必要な個所に備付けておくものとする。

- （1）石狩湾
- （2）奥尻島周辺沖合
- （3）白老沖
- （4）津軽海峡
- （5）佐渡周辺沖合
- （6）若狭湾

2 船長は、気象・海象の悪化により避泊する必要があると認める場合は、風向、波浪の方向等を考慮して前項の避泊地のいずれかを選定するものとする。ただし、船長の判断により当時の気象・海象、他船の停泊状況等を考慮のうえ、さらに適当と判断される場所を選定することは差し支えない。

3 副運航管理者は、船長から避泊地の選定に関し避泊地の気象・海象、他船の停泊状況等の情報を求められた場合は、速やかに適切な情報の



提供を行うものとする。

- 4 船長は、避泊後直ちに停泊位置、停泊方法、付近の気象・海象、他船の停泊状況等を副運航管理者に連絡し、その後適切な時間に付近の気象・海象、他船の停泊状況等を副運航管理者に連絡しなければならない。
- 5 前項の連絡が副運航管理者になされた場合は、当該副運航管理者は、直ちに当該船舶の船長からの連絡事項を運航管理者に連絡しなければならない。

(入港連絡)

第13条 船長は、入港前適切な時間に、副運航管理者に次の事項を引き続き連絡するものとする。

- (1) 入港予定時刻
- (2) 曳船使用の希望の有無その他副運航管理者の援助を必要とする事項
- 2 前項の連絡を受けた副運航管理者は、船長に次の事項を連絡するものとし、必要と認める事項については引き続き連絡するものとする。
  - (1) 着岸岸壁付近の停泊船舶及び航行船舶の状況
  - (2) 岸壁付近の風向、風速、視程、波浪（風浪、うねりの方向、波高）
  - (3) 曳船の準備状況その他操船上の参考となる事項

(曳船の手配基準)

第14条 副運航管理者は、船舶の出入港時、岸壁付近の風速を確認し、次表の条件に達しているとき又は達するおそれがあると認めるときは、船長と協議のうえ、あらかじめ次表の基準により曳船を手配するものとする。

船名	平均風速	曳船隻数
らいらっく／ゆうかり	15m/s を超える場合	1 隻
すずらん／すいせん	14m/s を超える場合	
あかしあ／はまなす	14m/s を超える場合	
らべんだあ／あざれあ	14m/s を超える場合	
はまゆう／それいゆ	14m/s を超える場合	

船名	平均風速	曳船隻数
らいらっく／ゆうかり	18m/s を超える場合	

すずらん／すいせん	17m/s を超える場合	2 隻以上
あかしあ／はまなす	17m/s を超える場合	
らべんだあ／あざれあ	17m/s を超える場合	
はまゆう／それいゆ	17m/s を超える場合	

(機器点検)

第 15 条 船長は、港内入港前等入港時の状況に応じ安全な海域において、機関、舵等の点検を実施する。

(記録)

第 16 条 船長及び(副)運航管理者は、基準経路の変更、曳船の使用に関して協議を行った場合は、その内容を運航管理日誌及び航海日誌等に記録するものとする。曳船手配基準に達した又は達するおそれがあった場合における曳船の不使用については、協議内容、判断理由等を記載すること。

(付図、付表)

第 17 条 運航基準に係る付図、付表は、次のとおりとする。

- (1) 運航基準図 付図 1
- (2) 距離表 付表 1
- (3) 標準時刻表 標準時刻表①～標準時刻表⑥
- (4) その他 付表 2～付表 4

付 則

この基準は、平成 18 年 1 月 1 日より実施する。

## 改正

1. 平成 18 年 12 月 11 日 新海第 650 号
2. 平成 19 年 2 月 13 日 新海第 652 号
3. 平成 19 年 4 月 22 日 新海第 655 号
4. 平成 19 年 7 月 1 日 新海第 657 号
5. 平成 20 年 4 月 1 日 新海第 667 号
6. 平成 20 年 10 月 1 日 新海第 675 号
7. 平成 21 年 5 月 1 日 新海第 683 号
8. 平成 22 年 4 月 1 日 新海第 695 号
9. 平成 23 年 4 月 1 日 新海第 714 号
10. 平成 24 年 6 月 20 日 新海第 742 号
11. 平成 25 年 7 月 1 日 新海第 770 号
12. 平成 25 年 11 月 25 日 新海第 782 号
13. 平成 25 年 12 月 2 日 新海第 782 号
14. 平成 26 年 4 月 1 日 新海第 796 号
15. 平成 27 年 1 月 1 日 新海第 811 号
16. 平成 27 年 6 月 1 日 新海第 826 号
17. 平成 28 年 4 月 1 日 新海第 852 号
18. 平成 29 年 3 月 9 日 新海第 880 号
19. 平成 29 年 5 月 31 日 新海第 886 号
20. 平成 29 年 6 月 28 日 新海第 886 号
21. 平成 29 年 7 月 25 日 新海第 893 号
22. 令和元年 7 月 1 日 新海第 951 号
23. 令和 3 年 2 月 24 日 新海第 991 号
24. 令和 5 年 4 月 1 日 新海第 1063 号









付図1-5 運航基準 新潟～小樽

○印: 変針点  
※印: 運航基準第6条 第1項第4号  
の連絡を取るべき地点

<区間距離>  
新潟～小樽: 377マイル(約698km)





